CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement between the
UNITED STATES OF AMERICA
and CAPE VERDE

Agreement Signed at Praia January 14, 2003

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

CAPE VERDE

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Praia January 14, 2003;
Entered into force January 14, 2003;
With Annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF CAPE VERDE

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Cape Verde (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Cape Verde, the Ministry of Infrastructure and Transportation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air

transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the

journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of

filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a

hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Praia, this 14th day of January 2003 in two originals, in the English and Portuguese languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Cape Verde and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Cape Verde and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Cape Verde:

1. From points behind Cape Verde via Cape Verde and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in

third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to

sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE

O Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República de Cabo Verde (adiante designados "as Partes"):

Desejando promover um sistema internacional de aviação baseado na concorrência entre as companhias aéreas no mercado com interferência e regulação mínima do Governo;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de transporte aéreo a nível internacional;

Desejando dar possibilidade às companhias aéreas de oferecerem aos passageiros e expedidores de mercadoria uma variedade de opções de serviço aos mais baixos preços que não sejam discriminatórios e não constituam abuso de uma posição dominante, e desejando encorajar as companhias aéreas individuais a desenvolver e a implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando garantir o máximo grau de segurança no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua séria preocupação pelos actos ou ameaças contra a segurança da aeronave, que põem em causa a segurança de pessoas ou bens, afectam negativamente o funcionamento do transporte aéreo e diminuem a confiança do público na segurança da aviação civil; e

Sendo Partes da Convenção da Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em 7 de Dezembro de 1944, em Chicago;

Acordaram no seguinte:

Artigo 1°
Definições

Para os fins deste Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes ou seu substituto, e no caso de Cabo Verde, o Ministério das Infraestruturas e Transportes, e qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar as funções exercidas pelo referido Ministério;

2. "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas neles introduzidas;

3. "Transporte Aéreo" significa o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e correio, conjunta ou separadamente, mediante remuneração ou aluguer;

4. "Convenção" significa a Convenção da Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944 e inclui:

a) qualquer emenda que tenha entrado em vigor ao abrigo da alínea (a) do Artigo 94° da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes, e

b) qualquer Anexo ou emenda adoptado ao abrigo do Artigo 90° da Convenção, desde que esse Anexo ou emenda tenha, em qualquer momento, efeito para ambas as Partes;

5. "Companhia aérea designada" significa uma companhia aérea designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3° deste Acordo;

6. "Custo total" significa o custo da prestação do serviço mais uma quantia razoável para despesas administrativas;

7. "Transporte aéreo internacional" significa o transporte aéreo através do espaço aéreo do território de mais de um Estado;

8. "Preço" significa qualquer tarifa, taxa ou encargo pago para transportar passageiros (e suas bagagens) e/ou carga (com excepção de correio) em transporte aéreo cobrado por companhias aéreas, incluindo os seus agentes, e as condições que regulam a disponibilidade dessas tarifas, taxas ou encargos;

9. "Paragem para fins que não comerciais" significa uma aterragem efectuada por qualquer motivo que não o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio em transporte aéreo;

10. "Território" significa as áreas terrestres sob soberania, jurisdição, protecção ou tutela de uma Parte, e as suas águas territoriais adjacentes; e

11. "Encargo do utente" significa um encargo imputado às companhias aéreas pelo fornecimento de instalações ou serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança aérea, incluindo instalações e serviços conexos.

Artigo 2°
Concessão de Direitos

1. Cada Parte garante à outra os seguintes direitos para a realização do transporte aéreo internacional pelas companhias aéreas da outra Parte;

a) o direito de voar através do seu território sem aterrar;

b) o direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais; e
c) os direitos especificados de outro modo neste Acordo.

2. Nada neste Artigo confere à companhia ou companhias aéreas de uma Parte os direitos de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, suas bagagens, carga ou correio transportado mediante remuneração e destinado a outro ponto do território da outra Parte.

Artigo 3º
Designação e autorização

1. Cada Parte deve ter o direito de designar o número de companhias aéreas que desejar para realizar o transporte aéreo internacional em conformidade com este Acordo e retirar ou alterar tais designações. Estas designações devem ser transmitidas à outra Parte por escrito, através dos canais diplomáticos, e devem identificar se a companhia aérea está autorizada a realizar o tipo de transporte aéreo especificado no Anexo I ou II, ou em ambos.

2. Ao receber tal designação e as solicitações da companhia aérea designada de acordo com a forma e o conteúdo prescritos para autorizações de operação e licenças técnicas, a outra Parte concederá as autorizações e licenças adequadas com um mínimo de demoras burocráticas, desde que:

a) a Parte que designa a companhia aérea, nacionais dessa Parte ou ambos detenham a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa companhia aérea;

b) a companhia aérea designada esteja qualificada a satisfazer as condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados ao funcionamento do transporte aéreo internacional pela Parte que analisa a solicitação ou solicitações; e

c) a Parte que designa a companhia aérea mantenha e aplique os padrões estipulados no Artigo 6º (Segurança Operacional) e no Artigo 7º (Segurança da Aviação).

Artigo 4º
Revogação de Autorização

1. Qualquer parte pode revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou licenças técnicas de uma companhia aérea designada pela outra Parte, quando:

a) propriedade substancial e controlo efectivo dessa companhia aérea não são conferidos à outra Parte, ao nacional dessa Parte ou a ambos;

b) essa companhia aérea não tiver cumprido as leis e os regulamentos referidos no Artigo 5º (Aplicação de Leis) deste Acordo; ou

c) a outra Parte não mantém nem segue os padrões estipulados no Artigo 6º (Segurança Operacional).

2. A menos que seja essencial a adopção de medidas imediatas para evitar o não cumprimento dos parágrafos 1b) ou 1c) deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo devem ser exercidos somente após consultas com a outra Parte.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer Parte de recusar, revogar, limitar ou impôr condições sobre a autorização de operação ou licença técnica de uma companhia ou companhias aéreas da outra Parte em conformidade com as disposições do Artigo 7º (Segurança da Aviação).

Artigo 5°
Aplicação de Leis

1. Ao entrar, permanecer ou sair do território de uma Parte, as suas leis e regulamentos relativos à operação e navegação de aeronaves devem ser observadas pelas companhias aéreas da outra Parte.

2. Ao entrar, permanecer ou sair do território de uma Parte, as suas leis e regulamentos relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga em aeronaves (incluindo regulamentos relativos à entrada, despacho, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândegas e quarentena ou, em caso de correio, regulamentos postais) devem ser observados por, tais passageiros, tripulação ou carga das companhias aéreas da outra Parte, ou pelos seus representantes.

Artigo 6°
Segurança Operacional

1. Cada Parte reconhecerá como válidas, para efeito de operação do transporte aéreo estipulado neste Acordo, os certificados de navegabilidade aérea, certificados de competência e licenças emitidos ou validados pela outra Parte e ainda válidos, desde que os requisitos para tais certificados ou licenças igualem pelo menos os padrões mínimos susceptíveis de serem estabelecidos em conformidade com a Convenção. Cada Parte pode, contudo, recusar-se a reconhecer como válidos, para efeito de voo sobre o seu próprio território, certificados de competência e licenças concedidos ou validados aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

2. Qualquer Parte pode solicitar consultas quanto aos padrões de segurança mantidos pela outra Parte relativos a instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e funcionamento das companhias aéreas designadas. Se, de acordo com essas consultas, uma Parte achar que a outra não mantém efectivamente nem aplica padrões e normas de segurança nessas áreas, que pelo menos sejam iguais aos padrões mínimos susceptíveis de serem estabelecidos em conformidade com a Convenção, a outra Parte será notificada dessas constatações e das medidas consideradas necessárias para se conformar a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar medidas adequadas de correcção. Cada Parte reserva-se o direito de retirar, revogar ou limitar a autorização de operação ou licença técnica de uma companhia ou companhias aéreas designadas pela outra Parte no caso de a outra Parte não tomar tal medida correctiva apropriada dentro de um prazo razoável.

Artigo 7°
Segurança da Aviação

1. De acordo com os seus direitos e obrigações, ao abrigo do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as partes devem, em particular, agir em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia, a 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, a 23 de Setembro de 1971, e o Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, a 24 de Fevereiro de 1988.

2. As Partes devem prestar mutuamente, mediante solicitação, toda a assistência necessária para prevenir actos de apoderamento ilícito de aeronave civil e outros actos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, seus passageiros e tripulação, e de aeroportos e instalações de navegação aérea e para fazer face a qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes devem, nas suas relações mútuas, agir em conformidade com os padrões de segurança aérea e com as práticas apropriadas recomendáveis adoptadas pela Organização Internacional da Aviação Civil e designados como Anexos à Convenção; Elas exigirão que os operadores de aeronaves com o seu registo, operadores de aeronaves que tenham a sua sede ou residência permanente no seu território, e os operadores de aeroportos no seu território, ajam em conformidade com essas normas de segurança da aviação.

4. Cada Parte acorda em observar as cláusulas de segurança exigidas pela outra Parte para entrar, sair e permanecer no território dessa outra Parte e tomar as medidas para proteger a aeronave e inspeccionar passageiros, tripulação e sua bagagem, bagagem de mão bem como carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deve igualmente atender favoravelmente qualquer solicitação da outra Parte a fim de se tomar medidas especiais de segurança para enfrentar uma eventual ameaça.

5. Em caso de ocorrência ou ameaça de um incidente de apoderamento ilícito de aeronaves ou de outros actos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulação, aeronaves, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestarão assistência mútua facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas visando pôr termo com rapidez e segurança a tal incidente ou ameaça.

6. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpriu as disposições de segurança de aviação contidas neste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte podem solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. A não obtenção de um acordo satisfatório dentro de 15 dias a partir da data dessa solicitação constitui motivo para retirar, revogar, limitar ou impôr condições à autorização de operação e licenças técnicas de uma companhia ou companhias aéreas dessa Parte. Em caso de emergência, uma Parte pode agir provisoriamente antes de expirar o prazo de 15 dias.

Artigo 8º
Oportunidades Comerciais

1. As companhias aéreas de cada Parte terão direito de estabelecer escritórios no território da outra Parte para promoção e venda de serviços de transporte aéreo.

2. As companhias aéreas designadas de cada Parte devem estar habilitadas, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte relativos à entrada, residência e emprego, a fazer entrar e permanecer no território da outra Parte pessoal de gestão, de venda, técnico, operacional, e outro pessoal especializado necessário ao fornecimento de serviços de transporte aéreo.

3. Cada companhia aérea designada tem o direito de exercer os seus próprios serviços de assistência em terra no território da outra Parte ("auto-assistência") ou, por opção própria, escolher entre os agentes concorrentes para a prestação de tais serviços na totalidade ou em parte. Os direitos devem ser sujeitos somente a constrangimentos de ordem física resultantes de considerações ligadas à segurança aeroportuária. Quando tais considerações excluam a auto-assistência, os serviços em terra serão disponibilizados numa base de equidade a todas as companhias aéreas; os encargos basear-se-ão nos custos dos serviços

prestados; e tais serviços serão comparáveis ao tipo e qualidade de serviços prestados como se se tratasse de auto-assistência.

4. Qualquer companhia aérea de uma Parte pode dedicar-se à venda directa de serviços de transporte aéreo no território da outra Parte e, à discrição da companhia aérea, através dos seus agentes, exceptuando os casos especificamente estipulados pelos regulamentos de afretamento do país do qual provém o "charter", relativos à protecção de fundos dos passageiros, cancelamento de passageiros e direitos de reembolso. Cada companhia aérea tem direito a vender tais serviços de transporte aéreo, e qualquer pessoa pode livremente comprá-los, na moeda desse território ou em moedas livremente convertíveis.

5. Cada companhia aérea tem o direito de converter e enviar para o seu país, mediante solicitação, os excedentes de receitas relativamente aos montantes localmente desembolsados. A conversão e a remessa serão prontamente autorizadas sem restrições ou tributação respeitantes, e à taxa de câmbio aplicável a transacções e remessas correntes à data em que a transportadora fizer a solicitação inicial da remessa.

6. As aeronaves de cada Parte serão autorizadas a pagar as despesas locais, inclusive compras de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. As companhias aéreas de cada Parte poderão pagar, discricionariamente, tais despesas no território da outra Parte em moedas livremente convertíveis de acordo com os regulamentos locais em matéria monetária.

7. Durante a operação ou fornecimento dos serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer companhia aérea designada de uma Parte pode fazer acordos colectivos de comercialização tais como "*blocked space*", "código compartilhado" ou "leasing", com:

a) uma ou várias companhias aéreas de qualquer das Partes;

b) uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro; e

c) um fornecedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todos os participantes em tais acordos (i) tenham autorização apropriada e (ii) preencham os requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

8. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as companhias aéreas e fornecedores indirectos de transporte de carga de ambas as Partes devem ser autorizados, sem restrições, a utilizar, em ligação com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte de superfície para carga em direcção a ou de quaisquer pontos dos territórios das Partes ou em países terceiros, incluindo o transporte para e de todos os aeroportos com estruturas aduaneiras, e inclusive, se for o caso, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. Tal carga, seja ela movimentada por terra ou por ar, deve ter acesso ao processamento e instalações aduaneiros do aeroporto. As companhias aéreas podem realizar o seu próprio transporte de superfície ou prestá-lo através de acordos com outras transportadoras de superfície incluindo o transporte de superfície operado por outras companhias aéreas e fornecedores indirectos de transporte aéreo de carga. Estes serviços intermodais de carga podem ser oferecidos a preço único ("**single through price**"), através de preços de transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam enganados quanto aos factos relacionados com tal transporte.

Artigo 9º
Direitos e Encargos Aduaneiros

1. À chegada ao território de uma Parte, a aeronave operada no transporte aéreo internacional pelas companhias aéreas designadas da outra Parte, os seus equipamentos normais, o equipamento de terra, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões das aeronaves (incluindo mas não se limitando a artigos como comidas, bebidas alcoólicas e não alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao uso pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), e outros artigos destinados ou usados somente em conexão com o funcionamento ou o apoio a aeronave envolvido no transporte aéreo internacional, serão isentos, numa base de reciprocidade, de todas as restrições de importação, impostos sobre propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares que são a) aplicados pelas autoridades nacionais, e b) não baseados no custo dos serviços prestados, desde que esse equipamento e consumíveis permaneçam a bordo da aeronave.

2. Serão, igualmente, isentos dos impostos, contribuições, direitos, taxas e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, na base de reciprocidade, exceptuando-se os encargos baseados no custo do serviço prestado:

a) provisões de aeronaves introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte e embarcados, dentro de limites razoáveis, para uso numa aeronave que parte pertencente a uma companhia aérea da outra Parte envolvida no transporte aéreo internacional, mesmo quando estas provisões sejam utilizadas numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual foram embarcados;

b) equipamento de terra e peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para apoio, manutenção ou reparação de aeronaves de uma companhia aérea da outra Parte utilizado no transporte aéreo internacional;

c) Combustível, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para uso numa aeronave de uma companhia aérea da outra Parte envolvida no transporte aéreo internacional, mesmo quando esses fornecimentos sejam utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual foram embarcados; e

d) Materiais de propaganda e publicidade introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte e embarcados, dentro de limites razoáveis, para uso numa aeronave que parte pertencente a uma companhia aérea da outra Parte envolvida no transporte aéreo internacional, mesmo quando estas provisões sejam utilizadas numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte no qual são embarcados.

3. Pode ser solicitado que os equipamentos e consumíveis referidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo fiquem sob supervisão ou controlo das autoridades competentes.

4. As isenções estipuladas neste Artigo são também aplicáveis quando as companhias aéreas designadas de uma Parte tiverem efectuado contrato com outra companhia aérea que igualmente beneficie dessas isenções da outra Parte, para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte dos artigos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo.

Artigo 10º
Encargos do utilizador

1. Os encargos do utilizador que possam ser impostos pelas autoridades ou órgãos fiscais competentes de cada Parte sobre as companhias aéreas da outra Parte serão justos, razoáveis, não injustamente discriminatórios e divididos equitativamente entre as

categorias de utilizadores. Em nenhuma circunstância, quaisquer destes encargos do utilizador serão impostos às companhias aéreas da outra Parte em condições menos favoráveis do que as mais favoráveis aplicadas a qualquer outra companhia aérea na altura em que os encargos forem imputados.

2. Os encargos do utilizador impostos às companhias aéreas da outra Parte podem reflectir mas não excederão o custo total imposto às autoridades ou órgãos fiscais competentes para o fornecimento de instalações e serviços apropriados aeroportuários, de meio-ambiente aeroportuário, de navegação aérea e de segurança da aviação, no aeroporto ou dentro do sistema aeroportuário. Tais encargos podem incluir um razoável retorno de bens, após depreciação. As instalações e os serviços sujeitos a encargos devem ser fornecidos de forma eficiente e económica.

3. Cada Parte encorajará consultas entre as autoridades ou órgãos fiscais competentes no seu território e as companhias aéreas que utilizam os serviços e as instalações, e encorajará as autoridades ou órgãos fiscais competentes e as companhias aéreas a trocarem essas informações consoante as necessidades com vista a uma análise cuidada da razoabilidade dos encargos de acordo com os princípios contidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte encorajará as autoridades fiscais competentes a informarem razoavelmente os usuários sobre qualquer proposta de mudança nos encargos do usuário a fim de habilitar os usuários a manifestarem as suas opiniões antes da realização das mudanças.

4. Nenhuma das Partes deve ser considerado, em processo de resolução de um diferendo de acordo com o artigo 14°, como estando em violação de uma cláusula deste Artigo, a não ser que: -a) não efectue uma análise do encargo ou da acção que provocou a queixa da outra Parte dentro de um período de tempo razoável; ou -b) na sequência de tal análise não tome todas as medidas ao seu alcance para alterar qualquer encargo ou prática que não estejam em conformidade com este Artigo.

Artigo 11°
Concorrência leal

1. Cada Parte deve permitir às companhias aéreas designadas de ambas as Partes uma oportunidade de concorrência leal e igual no fornecimento de serviços de transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

2. Cada Parte deve permitir a cada companhia aérea designada determinar a frequência e capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base na análise das condições comerciais no mercado. Em conformidade com este direito, nenhuma Parte deve limitar unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço ou o tipo ou tipos de aeronave operadas pelas companhias aéreas designadas da outra Parte, excepto se isso for exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais ao abrigo de condições uniformes em conformidade com o Artigo 15° da Convenção.

3. Nenhuma das Partes deve impor às companhias aéreas designadas pela outra Parte um requisito de primeira recusa, rácio de ajustamento, taxa de não objecção, ou qualquer outro requisito respeitante à capacidade, frequência ou tráfego incompatível com os fins deste Acordo.

4. Nenhuma das Partes deve exigir o registo de horários, programas para voos "charter" ou planos operacionais de companhias aéreas da outra Parte para aprovação, excepto se solicitado numa base não discriminatória para assegurar a aplicação das condições uniformes estabelecidas no parágrafo 2 deste Artigo ou se especificamente autorizados no Anexo a este Acordo. Se uma Parte exigir registos para fins de informação, ela deverá minimizar a carga de procedimentos administrativos e as exigências sobre os

intermediários de serviços de transporte aéreo e sobre as companhias aéreas designadas da outra Parte.

Artigo 12°
Estabelecimento de preços

1.Cada Parte deve permitir o estabelecimento de preços para os serviços de transporte aéreo por cada companhia aérea designada baseado em análises das condições comerciais no mercado. A intervenção das Partes deve limitar-se a:

a) Prevenção contra preços ou práticas irrazoavelmente discriminatórias;

b) Protecção dos consumidores de preços irrazoavelmente elevados ou restritivos devido ao abuso de uma posição dominante; e

c) Protecção das companhias aéreas de preços artificialmente baixos devido a subsídio ou apoio governamental directo ou indirecto.

2. Não será exigido o registo dos preços dos serviços de transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes. Não obstante o anteriormente estabelecido, as companhias aéreas designadas das Partes devem continuar a permitir acesso imediato, mediante solicitação, a informações sobre preços antigos, actuais e propostos às autoridades aeronáuticas das Partes em condições e formato aceitáveis a essas autoridades aeronáuticas.

3. Nenhuma das Parte deve tomar medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou manutenção de um preço proposto para ser cobrado ou cobrado por: -i) uma companhia aérea de qualquer das Parte por serviços de transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes ou -(ii) uma companhia aérea de uma Parte por serviços de transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte e qualquer outro país, incluindo, em ambos os casos, o transporte entre ou intra linhas. Se qualquer das Partes achar que algum desses preços não está de acordo com o estipulado no parágrafo 1 deste Artigo, solicitará consultas e notificará a outra Parte das razões do seu desagrado o mais depressa possível. Estas consultas serão realizadas num prazo não superior a trinta dias após a recepção da solicitação e as Partes devem cooperar para garantir a informação necessária à resolução razoável da questão. Se as Partes chegarem a acordo em relação a um preço pelo qual foi apresentada uma nota de desagrado, cada Parte fará os possíveis para aplicar esse acordo. Sem esse mútuo acordo o preço entrará ou continuará em vigor.

Artigo 13°
Consultas

Qualquer das Partes pode, em qualquer altura, solicitar consultas relacionadas com este Acordo. Tais consultas deverão começar o mais cedo possível, mas nunca depois de 60 dias a partir da data em que a outra Parte receber o pedido, salvo se for acordado de outro modo.

Artigo 14°
Resolução de Diferendos

1. Qualquer diferendo decorrente ao abrigo deste Acordo, excepto os que possam surgir ao abrigo do parágrafo 3 do Artigo 12° (Estabelecimento de preços), que não for resolvido por uma primeira ronda de consultas formais pode ser submetido, por acordo das Partes, à decisão de uma pessoa ou de um órgão. Se as Partes assim não o entenderem, o diferendo

será, a pedido de qualquer das Partes, submetido à arbitragem de acordo com os procedimentos abaixo estabelecidos.

2. A arbitragem será feita por um tribunal de 3 árbitros constituído da seguinte forma:

a) Dentro de 30 dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada Parte nomeará um árbitro. Dentro de 60 dias após a nomeação destes 2 árbitros, eles designarão, mediante acordo, um terceiro árbitro que actuará como Presidente do tribunal arbitral;

b) Se uma das Partes não nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com o subparágrafo a) deste parágrafo, uma das Partes pode pedir ao Presidente do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil para designar o árbitro ou árbitros necessários dentro de 30 dias. Se o Presidente do Conselho for da mesma nacionalidade que uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo que não estiver impossibilitado por este motivo fará a designação.

3. Salvo acordo em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites da sua jurisdição em conformidade com este Acordo e estabelecerá as suas próprias normas de procedimento. O tribunal, uma vez constituído, pode recomendar medidas de resolução provisórias até à sua decisão final. Por decisão do tribunal ou a pedido de qualquer das Partes, será realizada uma conferência no prazo máximo de 15 dias após a completa constituição do tribunal, para determinar as questões exactas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos.

4. Salvo acordo em contrário ou determinação do tribunal, cada Parte apresentará um memorando dentro de 45 dias após a completa constituição do tribunal. As réplicas serão apresentadas 60 dias mais tarde. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer das Partes ou por sua própria iniciativa dentro de 15 dias após a apresentação das réplicas.

5. O tribunal deverá tentar emitir uma decisão escrita dentro de 30 dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a data da apresentação de ambas as réplicas. A decisão da maioria do tribunal deve prevalecer.

6. As Partes devem apresentar pedidos de esclarecimento dentro de 15 dias após a tomada da decisão e qualquer esclarecimento prestado deve ser emitido dentro de 15 dias após a apresentação desse pedido.

7. Cada Parte, em conformidade com a sua lei nacional, aplicará plenamente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

8. As despesas do tribunal arbitral, incluindo os honorários e as despesas com árbitros, serão compartilhadas igualmente pelas Partes. Quaisquer despesas contraídas pelo Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional relacionadas com os procedimentos do parágrafo 2 b) deste Artigo serão consideradas como fazendo parte das despesas do tribunal arbitral.

Artigo 15ª
Denúncia

Uma das Parte pode, em qualquer altura, notificar por escrito a outra Parte sobre a sua decisão de pôr termo a este Acordo. Esta notificação deve ser enviada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Este acordo cessará à meia noite (no lugar da recepção da notificação à outra Parte) imediatamente antes do fim do primeiro ano da data de recepção da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação seja retirada por acordo das Partes antes do fim deste período.

Artigo 16º
Registo junto da ICAO

Este Acordo e todas as emendas nele contidas serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 17º
Entrada em vigor

Este Acordo e os seus Anexos entrarão em vigor na data da assinatura.

EM FÉ DE QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito na Praia, aos catorze dias _____ do mês de janeiro de 2013 em dois exemplares, em língua inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

.....

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE

.....

ANEXO I

Transporte Aéreo Programado

Secção 1

Rotas

As companhias aéreas designadas de cada Parte, no quadro deste Anexo, em conformidade com os termos da sua designação, estão habilitadas a realizar serviços de transporte aéreo internacional programado entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas da companhia ou companhias aéreas designadas pelo Governo dos Estados Unidos:

1. De pontos antes dos Estados Unidos via Estados Unidos e pontos intermédios para um ponto ou pontos em Cabo Verde e para além.

2. Para todo o serviço ou serviços exclusivamente de carga entre Cabo Verde e qualquer ponto ou pontos.

B. Rotas da companhia ou companhias aéreas designadas pelo Governo de Cabo Verde:

1. De pontos antes de Cabo Verde via Cabo Verde e pontos intermédios para um ponto ou pontos nos Estados Unidos e além;

2. Para todo o serviço ou serviços exclusivamente de carga entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos.

Secção 2

Flexibilidade Operacional

Cada companhia aérea designada pode, em alguns ou em todos os voos e por sua opção:

1. Operar voos numa ou em ambas as direcções;

2. Combinar números de voo diferentes dentro de uma operação de uma aeronave;

3. Servir os pontos anteriores, intermédios e além e pontos nos territórios das Partes nas rotas em qualquer combinação ou em qualquer ordem;

4. Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

5. Transferir tráfego de qualquer das suas aeronaves para qualquer das suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

6. Servir pontos atrás de qualquer ponto no seu território com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo e poder manter e publicitar esses serviços junto do público como serviços directos (“**through services**”);

sem limitação de direcção ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transporte de tráfego susceptível de ser permitido de outra forma ao abrigo deste Acordo, desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, o serviço sirva um ponto no território da Parte que designa a companhia aérea.

Secção 3

Mudança de capacidade

Em qualquer segmento ou segmentos das rotas acima referidas, qualquer companhia aérea designada pode operar serviços de transporte aéreo internacional sem quaisquer limitações relativas a mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou do número de aeronaves utilizadas desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, partindo do aeroporto, o transporte para além de tal ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte que designou a companhia aérea e, para o aeroporto, o transporte para o território da Parte que designou a companhia aérea seja uma continuação do transporte a partir desse ponto.

Anexo II

Transporte Aéreo "Charter"

Secção 1

A. As companhias aéreas de cada Parte designadas ao abrigo Anexo, em conformidade com os termos da sua designação, terão o direito de efectuar trafego internacional "*charter*" de passageiros (e a bagagem que os acompanha) e/ou carga (incluindo, mas não se limitando a "charter" transitário, de trafego separado, e de trafego combinado (passageiro/carga).

1. Entre qualquer ponto ou pontos no território da Parte que designou a companhia aérea e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte; e

2. Entre qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte e qualquer ponto ou pontos num país ou países terceiros, desde que, à excepção dos afretamentos de cargueiros, tal serviço faça parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de aeronave, que inclua servir o seu país com o propósito de transportar tráfego local entre o país e o território da outra Parte.

B. No desempenho dos serviços cobertos por este Anexo as companhias aéreas de cada Parte designadas ao abrigo deste Anexo terão igualmente direito a: (1) interromper a viagem em quaisquer pontos dentro ou fora do território de uma das Partes; (2) transportar trafego em trânsito através do território da outra Parte; (3) combinar na mesma aeronave tráfego com origem no território de uma Parte, tráfico com origem no território da outra Parte e tráfico com origem em países terceiros; (4) realizar transporte internacional sem quaisquer limitações quanto à mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronave operada, desde que, à excepção dos voos "charters" de carga a partir do aeroporto, o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte que designou a companhia aérea e para o aeroporto, o transporte para o território da Parte que designou a companhia aérea seja uma continuação do transporte para além desse ponto.

C. Cada Parte considerará favoravelmente os pedidos das companhias aéreas da outra Parte para transportar tráfego não coberto por este Anexo, com base na cortesia e reciprocidade.

Secção 2

A. Qualquer companhia aérea designada por qualquer das Partes, que opera serviços de transporte aéreo internacional "charter" com origem no território de qualquer das Partes, quer num sentido ou em ambos, deve ter a opção de observar as leis, regulamentos e normas relativas e as normas do seu país ou da outra Parte. Se uma Parte aplicar normas, regulamentos, termos, condições ou limitações diferentes a uma ou mais das suas

companhias aéreas, ou a companhias aéreas de diferentes países, cada companhia aérea designada sujeitar-se-à aos menos restritivos de tais critérios.

B. Contudo, nada contido no parágrafo anterior limitará os direitos de uma Parte a exigir às companhias aéreas designadas neste Anexo pela outra Parte a aderir às medidas relativas à protecção dos fundos dos passageiros e cancelamento de passageiros e direitos de reembolso.

Secção 3

Com excepção das normas de protecção ao consumidor referidas no parágrafo precedente, nenhuma das Partes deve exigir a uma companhia aérea designada neste Anexo pela outra Parte, no que respeita ao transporte de tráfego do território dessa Parte ou de um país terceiro, num sentido ou em ambos, que submeta mais do que uma declaração de conformidade com as leis, regulamentos e normas aplicáveis referidas na secção 2 deste Anexo, ou a renúncia dessas leis, regulamentos ou normas garantidas pelas autoridades aeronáuticas aplicáveis.

Anexo III

Princípios de Não-Discriminação e Concorrência Dentro e Entre os Sistemas Informatizados de Reservas.

Reconhecendo que o Artigo 11° (Concorrência Leal) deste Acordo garante às companhias aéreas de ambas as Partes "uma oportunidade de concorrência leal e igual",

Considerando que um dos aspectos mais importantes da capacidade de uma companhia aérea para competir é a sua capacidade de informar o público sobre os seus serviços de forma justa e imparcial, e que, por isso, a qualidade da informação dos serviços aéreos disponíveis aos agentes de viagem que directamente distribuem essa informação aos passageiros e a capacidade de uma companhia aérea oferecer a esses agentes sistemas de informatizados de reserva (CRSs) constitui o alicerce de oportunidades de concorrência de uma companhia aérea, e

Considerando que é igualmente necessário garantir que os interesses dos consumidores de produtos de transporte aéreo sejam protegidos de qualquer uso
indevido dessa informação e da sua apresentação incorrecta, e que as companhias aéreas e agências de viagem tenham acesso efectivo a sistemas informatizados de reserva efectivamente competitivos:

1. As Partes acordam que os CRSs terão dispositivos primários integrados para os quais:

a) a informação referente aos serviços aéreos internacionais, incluindo a realização de conexões nesses serviços, será produzida e divulgada, com base em critérios objectivos e não discriminatórios que não sejam influenciados directa ou indirectamente pela entidade da companhia aérea ou do mercado. Esses critérios aplicam-se uniformemente a todas as companhias aéreas participantes.

b) As bases de dados do CRS devem ser o mais abrangentes possível.

c) Os vendedores CRS não devem eliminar a informação apresentada pelas companhias aéreas participantes; essas informações devem ser fiáveis e transparentes; por exemplo, voos de código compartilhado (code share) e de mudança de capacidade (change-of-gauge) e voos com escala devem estar claramente identificados como tendo essas características.

d) Todos os CRSs disponíveis aos agentes de viagem que directamente distribuem

informação sobre os serviços das companhias aéreas aos passageiros no território de qualquer das Partes, não só serão obrigados como estarão habilitados a operar em conformidade com as normas dos CRSs aplicáveis no território em que o CRS está a ser operado.

e) As agências de viagem serão autorizados a usar quaisquer dos dispositivos secundários disponíveis através do CRS durante o tempo em que a agência de viagem fizer uma solicitação específica desse dispositivo.

2. Uma Parte deve exigir que cada vendedor de CRS a operar no seu território permita a todas as companhias aéreas que queiram pagar qualquer taxa não discriminatória a participar no seu CRS. Uma Parte deve exigir que todas as estruturas de distribuição que um sistema de vendas automáticas fornece sejam oferecidas numa base não discriminatória às companhias aéreas participantes. Uma Parte deve exigir que os vendedores de CRS disponibilizem, numa base não discriminatória, objectiva, neutra em relação ao transportador e ao mercado, os serviços aéreos internacionais de companhias aéreas participantes em todos os mercados no qual desejem vender esses serviços. Mediante solicitação, um vendedor de CRS dará pormenores da actualização da sua base de dados e dos procedimentos de armazenamento, dos seus critérios de editar e catalogar a informação, o valor atribuído a esses critérios e os critérios usados para selecção dos pontos de conexão e inclusão dos voos de conexão.

3. Os vendedores de CRS que operam no território de uma Parte devem estar habilitados a trazer, manter e disponibilizar gratuitamente os seus CRSs às agências ou empresas de viagem cujo principal negócio é a distribuição de produtos relacionados com viagens no território da outra Parte se os CRSs obedecerem a esses princípios.

4. Nenhuma Parte deverá, no seu território, impôr ou permitir que se imponha aos vendedores de CRS da outra Parte medidas mais rigorosas quanto ao acesso e uso de meios de comunicação, selecção e uso de equipamento e programas informáticos, técnicos e a instalação técnica de equipamentos informáticos de RI do que as impostas aos seus próprios vendedores de CRS.

5. Nenhuma Parte deve, no seu território, impôr ou permitir que se imponha aos vendedores de CRS da outra Parte medidas mais restritivas dispositivos de CRS (incluindo os parâmetros edição e apresentação) de operação ou venda, do que as impostas aos seus próprios vendedores CRS.

6. Os CRSs em uso no território de uma Parte que obedeçam a estes princípios e outros padrões, reguladores, técnicos e de segurança relevantes não discriminatórios, terão acesso efectivo, firme e irrestrito no território da outra Parte. Uma particularidade é que uma companhia aérea designada deve participar num tal sistema tão plenamente no território do seu país como em qualquer sistema oferecido aos agentes de viagem no território da outra Parte. Os donos/operadores de CSR de uma Parte devem ter a mesma oportunidade de possuir/operar CSRs que obedeçam a esses princípios dentro do território da outra Parte à semelhança dos donos/operadores dessa Parte. Cada Parte deve garantir que as suas companhias aéreas e os seus vendedores de CRS não discriminem os agentes de viagem no território do seu país devido à sua utilização ou posse de um CRS que também opere no território da outra Parte.